

EDDH AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Einschränkungen des Nachluftverkehrs

1.1 Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16

Starts und Landungen sind in der Zeit von 1900 bis 0600 (1800 bis 0500) unzulässig.

1.2 Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II, Kap. 2

1.2.1 Starts sind in der Zeit von 1900 bis 0600 (1800 bis 0500) unzulässig.

1.2.2 Landungen sind in der Zeit von 2000 bis 0600 (1900 bis 0500) unzulässig.

1.2.3 Für Starts im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Abflugzeit vor 1900 (1800) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 2000 (1900) als erteilt.

1.3 Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II, Kap. 3, Flugzeuge mit Propellerantrieb und sonstige Luftfahrzeuge, die nicht unter die Ziffern 1 bis 1.2.3 fallen

1.3.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 2200 bis 0500 (2100 bis 0400) unzulässig.

1.3.2 Für Starts und Landungen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 2200 (2100) liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen bis 2300 (2200) als erteilt.

1.4 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der Fluglärmabteilung beauftragte im Einzelfall insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind – möglichst bis spätestens 2130 (2030) – zu richten an:

Behörde für Umwelt und Energie
Fluglärmabteilung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
Tel.: +49 40 42840-2548

1.5 Die vom Flugverkehrskontrolldienst erteilte Flugverkehrs freigabe beinhaltet nicht die nach Nr. 1.4 erforderliche Ausnahmegenehmigung des Fluglärmabteilung beauftragten.

1.6 Die Nachtflugbeschränkungen gelten nicht für Luftfahrzeuge:

1.6.1 die nachweisbar aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Hamburg als Ausweich- oder Notflughafen benutzen,

1.6.2 die sich im Katastrophens-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringenden polizeilichen Einsatz befinden,

1.6.3 die – nach näherer Bestimmung durch die Wirtschaftsbehörde – im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG eingesetzt sind.

1.6.4 die als Reaktion auf Ereignisse, die eine gesundheitliche Notlage von internationaler Tragweite darstellen können, den Flughafen Hamburg anfliegen, um die nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften vorzuhaltenden Kernkapazitäten zu nutzen.

2. Bahnbewirtschaftungsregelungen

2.1 Zuweisung Startbahn 33

2.1.1 Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

2.1.2 Abfliegenden Luftfahrzeugen bis zu Code Letter C vom nördlichen Vorfeld 1 rollend, wird in der Regel Checkpoint M (TWY B5, TORA 3254 m) zugewiesen.

Abfliegenden Luftfahrzeugen bis zu Code Letter E wird in der Regel Checkpoint L (TWY B4, TORA 3320 m) zugewiesen.

Sollte die gesamte Bahnlänge zum Startlauf benötigt werden (Checkpoint K, TWY B1, TORA 3666 m), ist dies rechtzeitig bei Apron Control anzufragen.

2.2 Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

2.3 Von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

2.4 Weitere Ausnahmen von den Regelungen unter 2.2 bis 2.3 kann der Flugplatzkontrolldienst im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde zulassen.

1. Night flight restrictions

1.1 Jet aeroplanes without noise certification according to ICAO Annex 16

Take-offs and landings are not permitted between 1900 and 0600 (1800 and 0500).

1.2 Jet aeroplanes with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 2

1.2.1 Take-offs are not permitted between 1900 and 0600 (1800 and 0500).

1.2.2 Landings are not permitted between 2000 and 0600 (1900 and 0500).

1.2.3 Delayed take-offs of scheduled air services and regular inclusive tour flights with scheduled times of departure before 1900 (1800) are exempt from the night flight restrictions until 2000 (1900) if the delay was provably unavoidable.

1.3 Jet aeroplanes with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 3, propeller-driven aeroplanes and other aircraft not covered by items 1 to 1.2.3

1.3.1 Take-offs and landings are not permitted between 2200 and 0500 (2100 and 0400).

1.3.2 Delayed take-offs and landings of scheduled air services and regular inclusive tour flights with scheduled times of departure or arrival before 2200 (2100) are exempt from the night flight restrictions until 2300 (2200) if the delay was provably unavoidable.

1.4 Exceptions from the above regulations may be granted in individual cases, especially if required to avoid significant disruptions to air traffic or in cases of special public interest. Requests shall be submitted – if possible, no later than 2130 (2030) – to:

Behörde für Umwelt und Energie
Fluglärmabteilung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
Tel.: +49 40 42840-2548

1.5 The ATC clearance does not include the exceptional permission from the noise abatement officer (Fluglärmabteilung beauftragter) required according item 1.4.

1.6 The night flight restrictions do not apply to:

1.6.1 Aircraft using Hamburg Airport as alternate or emergency airport for meteorological, technical or other verifiable safety reasons.

1.6.2 Disaster relief and medical assistance flights, SAR services or urgent police missions.

1.6.3 Aircraft operated in the night airmail service of Deutsche Post AG, as specified in detail by the Hamburg Ministry of Economics.

1.6.4 Aircraft landing at Hamburg Airport to use the core capacities to be provided in accordance with the International Health Regulations in response to events that might constitute a public health emergency of international concern.

2. Regulations for using the RWYs

2.1 Use of Runway 33

2.1.1 For take-offs, RWY 33 shall be used. Exceptions are permitted only if required by the traffic situation or for reasons of air traffic safety, especially due to weather and runway conditions.

2.1.2 Departing aircraft up to code letter C, taxiing on the northern part of apron 1, will usually be assigned Checkpoint M (TWY B5, TORA 3254 m).

Departing aircraft up to code letter E will usually be assigned Checkpoint L (TWY B4, TORA 3320 m).

In case of full RWY length (Checkpoint K, TWY B1, TORA 3666 m) is needed, pilots should duly advise apron control.

2.2 Take-offs from RWY 15 and landings on RWY 33 are permitted only if required for reasons of air traffic safety, especially due to weather and runway conditions.

2.3 Between 2100 and 0600 (2000 and 0500), RWY 15 shall be used for landings. Exceptions are permitted only if the weather minima established for the IFR approach procedure to RWY 15 are not met or under the conditions of item 2.2 or in exceptional traffic situations.

2.4 Additional exceptions to the regulations of items 2.2 to 2.3 may be granted by the aerodrome control tower in agreement with the competent local aeronautical authority.